

BREZİLYA

1. LOJİSTİK ALTYAPI VE KAPASİTESİ

Brezilya, yüzölçümü bakımından dünyayı 5. büyük ülkesi olup ülkenin lojistik alanındaki en büyük ihtiyacı, altyapı yetersizliğinin giderilmesi ve modernizasyondur. Brezilya'da 214 bin km uzunluğunda karayolu, 29 bin km uzunluğunda demiryolu ve 14 bin km uzunluğunda su yolları bulunmaktadır.

Ülke içi yük taşımacılığı ağırlıklı olarak karayolları vasıtasıyla gerçekleştirilmektedir. Ulusal Ulaştırma Konfederasyonu'na (CNT) göre, ülkede taşınan yükün yaklaşık %61'i karayolu, %21'i neredeyse tamamı özel şirketler tarafından işletilen demiryolları, %14'ü su ve nehir yolları ile liman terminaleri ve %0,4'ü hava yolları aracılığıyla gerçekleştirilmektedir. Brezilya'da yurtiçi taşımacılık, özellikle São Paulo eyaletinde ve Orta-Güney Brezilya bölgesinde yoğunudur.

Brezilya'nın demiryolları, 1996 yılından itibaren özelleştirilmeye başlanmıştır. Bu tarihten itibaren demiryollarına 92 milyar Real'den (yaklaşık 24 milyar USD) fazla yatırım yapılmış, özellikle operasyonların iyileştirilmesi, demiryolu ağının genişletilmesi ve modernizasyona odaklanılmıştır. Demir cevherlerinin %95'i ve şeker dahil katı tarımsal ürünlerin %46'sı demiryolu taşımacılığı ile transfer edilmektedir.

Denizyolları, limanlar ve nehirlerden oluşmaktadır. Ülkenin kuzeyinde kara ya da demiryolu olmayan ve Amazon nehri ile taşımacılık yapılan bölgeler mevcuttur.

Uluslararası ticaretin ise büyük çoğunluğu (%75) deniz yolu ile gerçekleştirilmektedir. Ardından havayolu (%11), karayolu (%5) ve demiryolu (%0,04) gelmektedir.

Güçlü bir liman ağına sahip olan Brezilya'da deniz yolu taşımacılığı, 34 kamu deniz limanı, 39 kamu nehir limanı, 141 özel kullanım terminalinden ve 52 küçük kamu limanı tesisinden oluşmaktadır.

Ülkenin başlıca limanları, Santos, Paranagua, Rio de Janeiro, Itajai, Vitoria, Rio Grande do Sul, Sao Francisco do Sul ve Salvador'dur. Türkiye'den Brezilya limanlarına direkt gemi seferleri bulunmamakta ve aktarmalar çoğunlukla Avrupa limanlarından yapılmaktadır. Türkiye-Brezilya arası deniz nakliye süresi gemi hattına göre değişmekle beraber ortalama 27 gündür.

2. KARAYOLU, DEMİRYOLU, DENİZYOLU ve LİMANLARIN GÜNCEL DURUMLARI

Brezilya'nın taşımacılığında karayollarına bağımlılık, Mayıs 2018 tarihinde benzin fiyatlarındaki yükseklik nedeniyle kamyon şoförlerinin greve gitmesi sonucunda ülke geneline ilaç, gıda ve petrol ulaştırılmaması sonucunda özellikle ortaya çıkmıştır. Ülkede karayollarının bakımının düzenli yapılmaması, mesafelerin uzaklığı ve büyük karayollarının çoğunda geçiş ücretlerinin yüksek olması maliyetleri artırmaktadır. Bunun yanı sıra kazalar ve kargo hırsızlığı karşılaşılan diğer sorunlar arasındadır.

Demiryolu taşımacılığı ise çoğunlukla mineral ve tarımsal ürün nakliyesinde kullanılmakta olup karayollarında olduğu gibi modernizasyon ihtiyacıdır. Demiryollarının büyük bölümü ülkenin güneydoğu bölgesinde bulunmakta (%47), daha sonra ise kuzey ve merkez-doğu bölgeleri (%8) gelmektedir. Demiryolları ülkenin 26 eyaletinin 22'sinde yer almakta ve Arjantin, Uruguay ve Bolivya bağlantısı bulunmaktadır.

Liman ağı güçlü olan Brezilya, altyapının modernizasyonu ihtiyacı nedeniyle Dünya Ekonomik Forumu tarafından geliştirilen 2017-2018 Küresel Rekabet Edebilirlik Endeksi'ne göre, liman altyapısının kalitesi ile 137 ülke arasında 106. sırada gelmektedir.

2012 yılında Hükümet tarafından “Lojistik Yatırım Programı” başlatılmış; söz konusu program kapsamında ülkede karayolları, demiryolları, limanlar ve havalimanlarına 212 milyar Real (yaklaşık 56 milyar USD) yatırım yapılmıştır.

Havalimanları ise 2012 yılından bu yana özelleştirilmeye başlanmıştır. 2012-2018 yılları arasında özelleştirilen 10 uluslararası havalimanından elde edilen gelir, 50 adet bölgesel havalimanının modernizasyon çalışmalarında kullanılmıştır.

2019 yılının ilk çeyreğinde ise, ülkenin her yıl yaklaşık yirmi milyon yolcu alan 12 havalimanı açık artırmaya çıkarılmıştır. Terminaller için minimum 2,01 milyar Real (yaklaşık 530 milyon USD) gelir elde edilmesi beklenmektedir. Söz konusu 12 havalimanı ihalelerinin güney doğu bölgesindekileri İsviçreli Zürih firması, kuzey doğu bölgesini İspanyol Aena ve Zürih, Orta Doğu bölgesini Socicam ve Sinart almıştır. Bu ihaleler, Bolsonaro idaresinin ilk özelleştirme açık artırması olması açısından önem taşımaktadır. Sözleşmeler otuz yıllık imtiyaz şartlarını içermektedir. Hükümetin ayrıca, Ağustos 2020'de yapılacak açık artırmadaki diğer 22 havalimanının özelleştirmelerini de duyurması beklenmektedir.

Aşağıdaki tabloda, 2016 yılı itibariyle Brezilya'nın en büyük 15 havalimanındaki yolcu hareketi görülebilmektedir:

Rank	Airport	Domestic	%	International	%	Total	%
1	Guarulhos (SBGR)	22.893.305	63,51%	13.155.758	36,49%	36.049.063	17,92%
2	Congonhas (SBSP)	20.816.957	100,00%	0	0,00%	20.816.957	10,35%
3	Brasilia (SBBR)	17.137.098	96,53%	615.981	3,47%	17.753.079	8,82%
4	Galeao (SBGL)	11.758.015	73,39%	4.263.922	26,61%	16.021.937	7,96%
5	Confins (SBCF)	9.261.894	96,78%	307.834	3,22%	9.569.728	4,76%
6	Viracopos (SBKP)	8.779.706	95,04%	458.280	4,96%	9.237.986	4,59%
7	Santos Dumont (SBRJ)	9.065.905	100,00%	0	0,00%	9.065.905	4,51%
8	Porto Alegre (SBPA)	7.814.202	95,75%	346.829	4,25%	8.161.031	4,06%
9	Salvador (SBSV)	7.255.010	95,76%	321.142	4,24%	7.576.152	3,77%
10	Recife (SBRF)	6.568.422	96,34%	249.452	3,66%	6.817.874	3,39%
11	Curitiba (SBCT)	6.295.193	99,31%	43.686	0,69%	6.338.879	3,15%
12	Fortaleza (SBFZ)	5.417.914	96,00%	225.896	4,00%	5.643.810	2,80%
13	Florianopolis (SBFL)	3.275.067	95,10%	168.923	4,90%	3.443.990	1,71%
14	Belem (SBBE)	3.062.388	95,46%	145.598	4,54%	3.207.986	1,59%
15	Vitória (SBVT)	3.029.512	99,99%	345	0,01%	3.029.857	1,51%
Total Brazilian Airports		181.077.878	89,99%	20.142.122	10,01%	201.220.000	100%

Source: Sistema Horus

Tarımsal ve endüstriyel ürünlerde dünyanın en büyük tüketici pazarına ve 8,5 milyon metrekare alanına sahip olan Brezilya ulaştırma ve lojistik sektörlerinde yüksek miktarda altyapı yatırımı yapmak zorundadır. Bu çerçevede 2017-2021 yılları arasında lojistik sektöründe ilave 74,1 milyar USD yatırım yapmayı planlanmaktadır.

3. TAŞIMA MODLARI BAZINDA İTHALAT VE İHRACAT RAKAMLARI

Taşıma Modlarına Göre Brezilya'nın İhracatı:

TAŞIMA YOLU	2018 - US\$ FOB	2017 - US\$ FOB	2016 - US\$ FOB	2015 - US\$ FOB	2014 - US\$ FOB
DENİZYOLU	188.055.566.394	181.244.371.198	148.855.950.792	155.931.370.782	187.266.948.160
HAVAYOLU	14.755.384.754	12.130.377.481	11.062.808.211	10.338.510.721	11.111.644.720
KARAYOLU	14.372.919.212	14.652.229.466	12.354.287.153	13.295.450.602	14.489.501.900
DEMİRYOLU	162.374.968	148.698.015	179.740.403	243.059.154	338.201.678
DİĞER	21.917.747.353	9.563.542.306	12.779.329.742	11.162.696.080	11.768.104.770
TOPLAM	239.263.992.681	217.739.218.466	185.232.116.301	190.971.087.339	224.974.401.228

Taşıma Modlarına Göre Brezilya'nın İthalatı:

TAŞIMA YOLU	2018 - US\$ FOB	2017 - US\$ FOB	2016 - US\$ FOB	2015 - US\$ FOB	2014 - US\$ FOB
DENİZYOLU	129.662.510.800	110.840.813.345	97.726.864.031	125.472.463.962	171.646.728.355
HAVAYOLU	31.781.037.790	29.880.445.761	29.512.883.618	33.405.925.857	41.511.308.979
KARAYOLU	7.906.754.053	7.941.413.179	7.677.414.449	7.708.358.237	10.382.459.613
DEMİRYOLU	3.735.161	1.154.937	9.337.053	18.516.720	41.315.285
DİĞER	11.876.531.058	2.085.667.199	2.659.331.825	4.853.734.983	5.546.031.082
TOPLAM	181.230.568.862	150.749.494.421	137.585.830.976	171.458.999.759	229.127.843.314

4. NAVLUN FİYATLARI (Konteyner)

Limán ücretleri:

Boşaltma ve depoya aktarma masrafları: 400 \$

Depolama- Ambar giderleri: Bekleme süresine ve Limanına göre değişmektedir.

Uluslararası Sigorta: 100 \$

Serbest Bırakılma Harcı: 100 \$

Sendika Harcı: Konteynır başına 100 \$

Gümrükleme Masrafları: İşlem başına 1-1,5 asgari ücret – 400 \$

Diğer: SISCOMEX, güvenlik, teftiş: 100 \$

Türkiye-Brezilya Nakliye: 40'lık konteyner navlun ücreti 1.600\$

Brezilya İçi Nakliye: Santos – São Paulo bir konteynır 600 \$

Limán Vergisi (AFRMM): Navlun masrafları üzerinden %25 (Ort. 400 \$)

Nakliye Dahil Toplam Masraflar: 3.800 \$

5. TAŞIMACILIK GÜZERGÂHINA İLİŞKİN BİLGİLER

Uluslararası Ticaret Koridorları Yeri ve Bağlantısı¹:

Ticaret yolları sınıflandırılırken Brezilya ekonomisinin ana ürünleri, taşınan yükün hacmi ve ihracat değeri baz alınmıştır. Brezilya ekonomisi için birincil öncelikli ürünlerin başında soya ve mısır, demir cevheri, motorlu taşıtlar, şeker kamışı, yakıt ve et gelmektedir.

Demir cevheri için ticari koridorlar:

Demir cevheri ihracatında üç ana ticari koridor mevcuttur: Kuzeydoğu (nordeste) koridoru, güneydoğu (sudeste) koridoru ve orta-batı (centro-oeste) koridoru (Tablo 6).

Tabela 6 – Rotas de Escoamento – Exportação

Corredor Logístico	Rota de Escoamento de Exportação
Nordeste	Rota de Escoamento 1 – Parauapebas/PA - São Luiz/MA
Sudeste	Rota de Escoamento 1 – Sete Lagoas/MG – Vitória/ES
	Rota de Escoamento 2 – Sete Lagoas/MG – Vitória/ES
	Rota de Escoamento 3 – Belo Horizonte/MG – Vitória/ES
	Rota de Escoamento 4 – Divinópolis/MG – Vitória/ES
	Rota de Escoamento 5 – Pará de Minas/MG – Vitória/ES
	Rota de Escoamento 6 – Sete Lagoas/MG – Rio de Janeiro/RJ
	Rota de Escoamento 7 – Nova Lima/MG – Rio de Janeiro/RJ
	Rota de Escoamento 8 – Divinópolis/MG – Rio de Janeiro/RJ
	Rota de Escoamento 9 – Sete Lagoas/MG – Santos/SP
	Rota de Escoamento 10 – Nova Serrana/MG – Santos/SP
	Rota de Escoamento 11 – Conceição do M.D./MG – São J. da Barra/RJ
	Rota de Escoamento 12 – Mariana/MG – Anchieta/ES
Centro-Oeste	Rota de Escoamento 1 – Corumbá/MS – Murtinho/MS
	Rota de Escoamento 2 – Aquidauana/MS – Murtinho/MS
	Rota de Escoamento 3 – Ladário/MS – Murtinho/MS

Fonte: SPI/MTPA

¹ Kaynak: <http://transportes.gov.br/conteudo/113-politica-e-planejamento-de-transportes/7395-cle.html>

Demir cevherinin iç tüketimde ise yine üç ticari koridor mevcuttur: Kuzeydoğu (nordeste), güneydoğu (sudeste) ve orta-batı (centro-Oeste) koridorları (Tablo 7).

Tabela 7 – Rotas de Escoamento – Consumo Interno

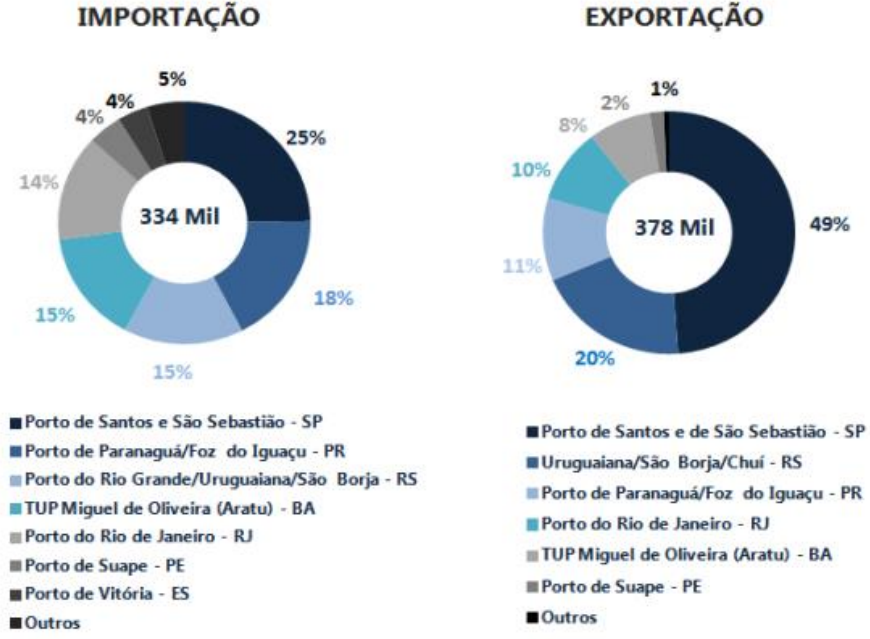
Corredor Logístico	Rota de Escoamento de Consumo Interno
Nordeste	Rota de Escoamento 1 – Parauapebas/PA - Bacabeira/MA
Sudeste	Rota de Escoamento 1 – Sete Lagoas/MG – Barra Mansa/RJ
	Rota de Escoamento 2 – Ibirete/MG – Cubatão/SP
	Rota de Escoamento 3 – Itatiaiuçu/MG – Divinópolis/MG
	Rota de Escoamento 4 – Ouro Preto/MG – Divinópolis/MG
	Rota de Escoamento 5 – São Sebastião/MG – Ipatinga/MG
	Rota de Escoamento 6 – Divinópolis/MG – Ipatinga/MG
	Rota de Escoamento 7 – Sete Lagoas/MG – Ipatinga/MG
	Rota de Escoamento 8 – Rio Acima/MG – Itaguai/RJ
	Rota de Escoamento 9 – Belo Horizonte/MG – Itaguai/RJ
	Rota de Escoamento 10 – Congonhas/MG – João Neiva/ES
	Rota de Escoamento 11 – Rio Acima/MG – Juiz de Fora/MG
	Rota de Escoamento 12 – Itabirito/MG – Matozinhos/MG
	Rota de Escoamento 13 – Nova Serrana/MG – Ouro Branco/MG
	Rota de Escoamento 14 – Sabianópolis/MG – Piracicaba/SP
	Rota de Escoamento 15 – Nova Serrana/MG – Piracicaba/SP
	Rota de Escoamento 16 – Itatiaiuçu/MG – Pitangui/MG
	Rota de Escoamento 17 – Itabirito/MG – Sete Lagoas/MG
Centro-Oeste	Rota de Escoamento 1 – Corumbá/MS – Aquidauana/MS
	Rota de Escoamento 2 – Corumbá/MS – Cubatão/SP

Fonte: SPI/MTPA

Motorlu taşıtlar için ticari koridorlar:

Motorlu taşıt ihracatında (exportação) ve ithalatında (importação) 6 kamu limanı, 1 özel liman ve 4 sınır noktası kullanılmaktadır. Kamu limanları: Rio Grande, Paranaguá, Santos, São Sebastião, Rio de Janeiro ve Suape; özel limanlar: Miguel de Oiveira; sınır noktaları: Chuí, Uruguaiana, São Borja ve Foz do Iguaçu'dur (Grafik 11).

Gráfico 11 – Importação e Exportação – Automóveis e Comerciais Leves – 2015



Fonte: Aliceweb / Elaboração: SPI/MTPA

Motorlu taşıt ihracatında, güneydoğu-kuzeydoğu (sudeste-nordeste) koridoru başı çekmektedir. Bu koridor Camaçari/BA- Aratu/BA ve Betim/MG-Recife/PE olmak üzere iki çıkış yolunu kapsamaktadır. İkinci en yaygın kullanılan koridor ise güneydoğu-güney (sudeste-sul) koridorudur (Tablo 16).

Tabela 16 – Rotas de Escoamento – Exportação

Corredor Logístico	Rota de Escoamento
Sudeste-Nordeste	Rota de Escoamento 1: Camaçari/BA - Aratu/BA
	Rota de Escoamento 2: Betim/MG - Recife/PE
Sudeste-Sul	Rota de Escoamento 1: Taubaté/SP - Santos/SP
	Rota de Escoamento 2: São B. do Campo-São C.do Sul/SP- São Sebastião/SP
	Rota de Escoamento 3: Taubaté/SP - São Sebastião/SP
	Rota de Escoamento 4: Betim/MG - Rio de Janeiro/RJ
	Rota de Escoamento 5: Porto Real/RJ - Rio de Janeiro/RJ
	Rota de Escoamento 6: Betim/MG - Santos/SP
	Rota de Escoamento 7: Porto Real/RJ - São Borja/RS
	Rota de Escoamento 8: Gravataí/RS - Uruguaiana/RS
	Rota de Escoamento 9: São José dos Pinhais /PR - Chui/RS
	Rota de Escoamento 10: Gravataí RS - Rio Grande/RS
	Rota de Escoamento 11: São José dos Pinhais/PR - Paranaguá/PR
	Rota de Escoamento 12: Betim/MG - Foz do Iguaçu/PR

Elaboração: SPI/MTPA

Soya-mısır ticaretinde kullanılan ticari koridorları:

Kuzey Ark Koridoru (Arco Norte): Brezilya Tarım Bakanlığı (MAPA), ülkenin kuzey ve kuzeydoğu bölgelerinde bulunan nakliye terminallerinden oluşan Kuzey Ark limanlarının ve ihracat koridorlarının geliştirilmesini teşvik etmektedir. Bu lojistik segmentini oluşturan başlıca tarım limanları Itacoatiara (AM), Santarém ve Barcarena (PA), Santana (AP), Sao Luis (MA), Salvador ve Ilhéus (BA) limanlarıdır.

Şeker kamışı için ticari koridorları:

Şeker ihracatında kullanılan başlıca limanların dağılımı aşağıda yer alan Grafik 12’de gösterilmektedir.

Grafik 13, 14 ve 15'te ise sırasıyla etanol tüketiminde başta gelen eyaletler; ihracat hacminin limanlara göre dağılımı ve ithalat hacimlerinin limanlara göre dağılımı gösterilmektedir. Buna göre şeker ve etanol ihracatı ağırlıklı olarak Santos Limanı'ndan yapılmaktadır. Etanol ithalatı ise ağırlıklı olarak Sao Luis Limanı'ndan gerçekleştirilmektedir.

Gráfico 12: Exportação de Açúcar por Porto³

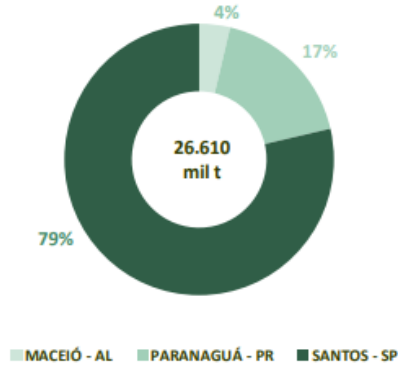


Gráfico 13: Consumo Interno Etanol

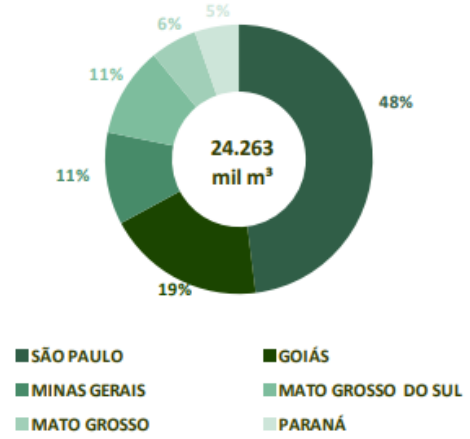


Gráfico 14: Exportação de Etanol por Porto

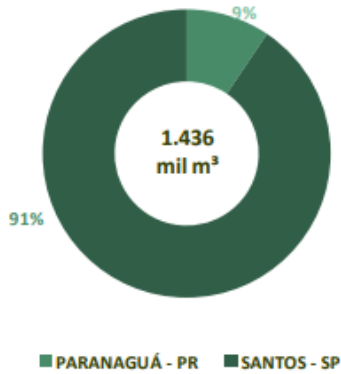
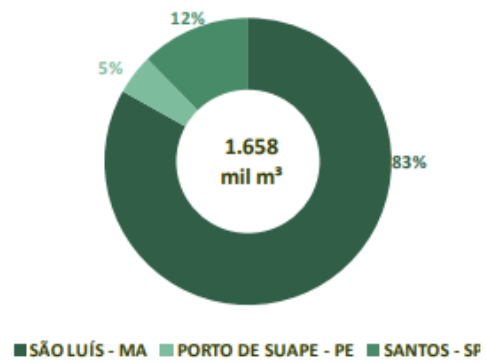


Gráfico 15: Importação de Etanol por Porto



Ülkemizle Yapılan Ticarete Taşımacılık Güzergâhları:

Türkiye-Brezilya Arasındaki Deniz Taşımacılığı:

2017 yılı Datamar verilerine göre Türkiye-Brezilya ihracatında en fazla yük çıkarılan limanlar aşağıda sunulmaktadır:

İzmir (tüm limanlar): 4.085 x 20'lik konteynır

İzmir- Santos: 1.500 x 20'lik konteynır

İzmir- Itapoa: 1.450 x 20'lik konteynır

Aliğa (tüm limanlar): 4.065 x 20'lik konteynır

Aliğa- Paranagua: 1.260 x 20'lik konteynır

Aliağa- Santos: 1.050 x 20'lik konteynır
Aliağa- Itapoa: 950 x 20'lik konteynır

Gebze (tüm limanlar): 3.350 x 20'lik konteynır

Gebze- Salvador: 1.200 x 20'lik konteynır
Gebze – Paranagua: 900 x 20'lik konteynır
Gebze- Santos: 690 x 20'lik konteynır

Gemlik (tüm limanlar): 2.065 x 20'lik konteynır

Gemlik- Rio de Janeiro: 700 x 20'lik konteynır
Gemlik- Santos: 760 x 20'lik konteynır

İzmit (tüm limanlar): 1.400 x 20'lik konteynır

İzmit- Santos: 700 x 20'lik konteynır
İzmit – Paranagua: 560 x 20'lik konteynır

Istanbul (tüm limanlar): 760 x 20'lik konteynır

Istanbul – Santos: 475 x 20'lik konteynır
Istanbul – Itapoa: 92 x 20'lik konteynır

Ambarlı (tüm limanlar): 564 x 20'lik konteynır

Ambarlı-Santos: 406 x 20'lik konteynır

Türkiye'den Brezilya'ya yük taşıyan gemi hatları MSC, Maersk Line, Saf Marine, Hamburg-Sud, ZIM, CMA-CGM ve Hapag Lloyd firmalarıdır. Bu firmalar iki ülke arasında 30-45 günlük seferler düzenlemektedir. Türkiye'den Brezilya'ya direk hat bulunmadığı için sevkiyatlar Avrupa aktarmalı olarak gerçekleştirilmektedir. Aktarma noktaları gemi hatlarına göre değişmekle beraber en fazla hacim Algeciras (İspanya), Sines (Portekiz), Valencia (İspanya) ve Gioia Touro (İtalya) aktarmalı hatlarındadır.

Türkiye-Brezilya Arasındaki Hava Taşımacılığı:

Türk Hava Yolları'nın São Paulo'dan haftada iki sefer kargo uçağı bulunmaktadır. Söz konusu uçakların taşıma kapasitesi 105 ton ve 116 tondur.

İlk kargo uçağı Perşembe sabahı 04:00'da, ikinci uçak ise Pazar akşamı 20:00'da Brezilya'dan çıkış yapmaktadır.

Türkiye'den Brezilya'ya hava yolu ile ihracat oldukça düşük miktardadır, THY ile genellikle Avrupa ve Asya'dan São Paulo'ya transit kargolar taşınmaktadır.

Brezilya çıkışlı olarak taşınan kargonun başında Arap ülkelerine gönderilen damızlık yumurta ve Asya ile Avrupa'ya taşınan insülin bulunmaktadır.

THY'nin kargo portföyünün geri kalanını çoğunlukla oto aksamı ve diğer genel kargolar (örneğin hayvan derisi) oluşturmaktadır.

6. LOJİSTİK ALANINDA YAŞANAN SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

Türkiye ile Brezilya Arasındaki Taşımacılıkta Karşılaşılan Sorunlar:

Türkiye ile Brezilya arasındaki ticarete firmalar tarafından gündeme getirilen sorunların başında, Türkiye'den yola çıkan gemi sevkiyatlarının en erken Avrupa aktarmalı olarak 27 günde Brezilya'ya ulaşması ve Türk firmalarının ortalama 11 günde sevkiyatı tamamlayan Avrupa firmaları ile rekabette zorlanmasıdır.

İkinci olarak Brezilya, dünyadaki lojistik operasyonlara uygulanan vergi yükünün en yüksek olduğu ülkelerden biridir. Tüm yüksek ücret ve vergiler şirketlere daha yüksek navlun getirmekte, bu da maliyetleri düşürmeyi zorlaştırmaktadır.

Diğer taraftan, özellikle Brezilya'dan Türkiye'ye ihracatta limanlardaki yoğunluk gecikmelere ve gemilerde yer olmaması gibi sorunlara yol açabilmektedir.

Türk firmalarının Brezilya gümrük sistemini iyi bilmemesi, eksik ya da yanlış belgelendirme yapılmasına sebep olabilmektedir. Bu durumda kargolar gümrüklerde kırmızı hatta düşmekte ve gümrükteki bekleme süreleri oldukça uzun olmaktadır. Benzer şekilde Brezilya'daki belgelendirmenin (canlı hayvanlar için veteriner sertifikası, menşe şahadetnameleri gibi) doğru yapılmaması ile Türk gümrüklerinde malların bekleme süreleri uzayabilmektedir.

Firmalarımız, özellikle hafif yüklerde sürelerin uzunluğu nedeniyle deniz taşımacılığı yerine havayolu taşımacılığı tercih etmek istemekte; ancak hava kargonun fiyatlarının yüksekliği nedeniyle rekabet zorluğu çekmektedir.

Brezilya'nın Lojistik Sektöründe Karşılaşılan Sorunlar²:

Brezilya lojistik sektörü faaliyetlerinin %60'tan fazlasının karayolu taşımacılığı ile gerçekleştirilmesi, ülkeyi karayollarına bağımlı kılmaktadır. Ülkedeki karayollarının %73,9'u eksik çevre yolu yapısı, altyapı yetersizliği gibi farklı nedenlerle problemlili sayılmaktadır. Sektörün karşılaştığı başlıca problemler aşağıda sunulmaktadır:

Kargo hırsızlığı: Kargo hırsızlığı, Brezilya'da karayolu taşımacılığında karşılaşılan en büyük sorunlardan biridir. Çete saldırıları her geçen yıl artmakta, sürücülerin ve diğer çalışanların hayatlarını tehlikeye atmakta ve şirketlere ciddi zararlar vermektedir. Bu sorunu hafifletmek için şirketler, sürücüyü hangi yolun günün hangi saatinde daha iyi olduğu konusunda uyararak kargo izleme ve rota planlamasına yatırım yapmaya başlamıştır. Artan güvensizlikle birlikte, kargoyu korumak için işe alınan silahlı eskort sayısında son yıllarda artış yaşanmıştır.

Kötü şartlardaki karayolları: Brezilya'daki karayolları, yol ağının iyileştirilmesine yönelik devlet yatırımlarının düşüklüğünden mustarıptir. Karayollarında görülen en ciddi diğer sorunlar, eksik altyapı, zayıf aydınlatma, asfaltlama hataları ve kötü koşullardaki tabelalardır. Bu sorun teslimat sürelerinin artmasına, kargo ve filonun hasar görmesine, kazalara neden olmakta ve lojistik maliyetlerini büyük ölçüde artırmaktadır.

² Kaynak: <https://politica.estadao.com.br/blogs/fausto-macedo/quais-sao-os-principais-desafios-da-logistica-no-brasil/>

Ülkenin büyüklüğü: Brezilya, dünyanın en büyük 5. ülkesi olan kıtasal boyutlarda bir ülkedir. Ülkenin uzunluğu, yolların güvencesizliği ile birleştiğinde, Brezilya'da lojistik sektörü problem yaşamaktadır. Örnek olarak, Brezilya'nın kuzey ve kuzey doğusundaki bazı eyaletlerde, belediyeler arasında asfalt yol bulunmamakta; bu da karayolu taşımacılığını imkansız hale getirmektedir.

Yurtiçinde hava taşımacılığı kullanılmakta; güneydoğu ve Kuzey Brezilya arasında, özellikle Guarulhos'tan Manaus'a günlük olarak yüksek miktarda hava kargo trafiği bulunmaktadır. Ancak ülke içi hava taşımacılığı sigortası Brezilya'da hala oldukça pahalıdır. Bu bölgesel sorun, teslimatın yapılabildiği gün sayısını da artırarak şirketlerin bazı destinasyonlar için bütçesini zorlamaktadır.

7. TÜRK İHRACATI İÇİN LOJİSTİK MERKEZ KURULMASI ÖNERİLEN ŞEHİR

São Paulo Eyaleti Santos Limanı, Latin Amerika'nın en büyük liman kompleksi olup, Brezilya'nın ticaretinin üçte biri söz konusu limandan gerçekleştirilmektedir. Santos Limanı, Brezilya Altyapı Bakanlığı'na bağlı São Paulo Eyaleti Liman Kurumu (Codesp) tarafından işletilmektedir. Liman, ülkenin en sanayileşmiş yeri olan São Paulo Eyaleti'nde yer almakta, eyaletteki sanayi yerleşiminin %90'ı, Santos Limanı'na en fazla 200 km mesafede bulunmaktadır. Liman, ülkenin GSYİH'sinin %60'ını oluşturan São Paulo, Minas Gerais, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul ve Goiás eyaletlerine erişim sağlamaktadır. Limanın alanı, 7,8 milyon m² olup 2,5 milyon ton katı, 700 bin m³ sıvı depolanmasına olanak verecek kapasitesi bulunmaktadır.

1997 yılı itibarıyla Codesp, limandaki kargo işlemlerini yürütmeyi bırakarak yalnızca liman işletmeciliğini üstlenmiştir. 2013 yılından bu yana ise, limandaki kiralanacak alanların ihaleleri ve kira sözleşmelerinin denetimini yürütmektedir.

Santos Limanı'ndaki Taşımacılık Hareketleri:

TON	SANTOS LİMANI KARGO HAREKETLERİ											
	İTHALAT				İHRACAT				TOPLAM			
	Genel Kargo	Katı	Sıvı	Toplam	Genel Kargo	Katı	Sıvı	Toplam	Genel Kargo	Katı	Sıvı	Toplam
2010	5.336.455	4.517.207	2.210.891	12.064.553	7.266.931	13.316.331	3.896.283	24.479.545	12.603.386	17.833.538	6.107.174	36.544.098
2011	5.965.304	5.363.924	2.090.704	13.419.932	7.570.488	11.513.793	4.096.579	23.180.860	13.535.792	16.877.717	6.187.283	36.600.792
2012	6.297.367	4.598.502	1.991.002	12.886.871	8.233.981	13.302.030	4.270.115	25.806.126	14.531.348	17.900.532	6.261.117	38.692.997
2013	6.601.241	4.798.748	1.580.052	12.980.041	9.205.968	17.608.248	4.658.047	31.472.263	15.807.209	22.406.996	6.238.099	44.452.304
2014	6.956.859	4.496.410	1.847.841	13.301.110	9.064.606	16.554.232	4.148.621	29.767.459	16.021.465	21.050.642	5.996.462	43.068.569
2015	7.708.213	3.754.419	2.108.850	13.571.482	10.461.024	17.406.764	4.467.289	32.335.077	18.169.237	21.161.183	6.576.139	45.906.559
2016	6.541.987	3.194.213	2.394.457	12.130.657	10.474.404	21.516.033	3.791.788	35.782.225	17.016.391	24.710.246	6.186.245	47.912.882
2017	7.408.148	3.640.264	2.815.783	13.864.195	10.950.381	21.321.198	3.865.779	36.137.358	18.358.529	24.961.462	6.681.562	50.001.553
2018	8.494.521	3.711.987	3.127.285	15.333.793	12.185.115	22.308.300	3.786.730	38.280.145	20.679.636	26.020.287	6.914.015	53.613.938
2019	8.319.445	3.975.501	2.903.173	15.198.119	11.833.718	20.989.756	3.985.762	36.809.236	20.153.163	24.965.257	6.888.935	52.007.355

*2019 verileri Ocak-Mayıs dönemini kapsamaktadır.

Santos Limanı'nda Açılabilir Lojistik Merkez:

Ülkemizce Santos Limanı'nda bir lojistik merkezi kurulması konusunda Codesp ile bir görüşme gerçekleştirilmiş, Codesp yetkilileri tarafından, limanda ülkemizce bir lojistik merkezi kurulmasının mümkün olduğu, Codesp'in Türkiye ile işbirliğine sıcak baktığı, söz konusu işbirliği için tercih edilebilecek farklı yöntemler olabileceği aktarılmıştır.

Limandaki alanların uzun dönemlerle kiralanması için Codesp tarafından ihale açılmakta, söz konusu ihaleler, Brezilya Anayasası³ ve 12.815/13 Sayılı Kanun⁴ ile belirlenen hükümler çerçevesinde açılmakta ve yürütülmektedir.

Bu çerçevede önümüzdeki dönemde, Santos Limanı'nda dört bölgenin açık artırma ile kiralanması planlanmaktadır. Kiralanacak alanlar arasında;

- Halihazırda, Rodrimar, Deicmar terminalleri ve Eco limanının bir kısmı arasında bölünmüş olan ve Saboó iskelesinde yer alan STS 10 terminali bulunmaktadır. Bu alan, selüloz başta olmak üzere genel kargo için kullanılacaktır. Yaklaşık yatırım 50 milyon Real'dir (yaklaşık 13 milyon USD).
- Halihazırda Vopak şirketi tarafından işletilen ancak sözleşmesinin sona ermesiyle boşalan STS 13A terminali bulunmaktadır. Santos'daki Barnaba Adası'nda yer alan terminal, sıvı yüklerin taşınması için tasarlanmıştır. Yaklaşık yatırımın 115 milyon Real (yaklaşık 30 milyon USD) olması beklenmektedir.
- Halihazırda Pérola şirketi tarafından işletilen STS 20 adlı bir başka alan, geçen yıl yapılan ve sonuç alınamayan ihaleden sonra tekrar ihale kapsamına alınacaktır. Mineral taşımacılığı yapılacak terminalin yaklaşık yatırım tutarının 220 milyon Real (yaklaşık 58 milyon USD) olması beklenmektedir.
- Son olarak, 14 ve 15 no'lu terminaller, mineral nakliyesi için toplu olarak açık artırmaya çıkarılacaktır. Söz konusu terminaller halihazırda Fibria ve Rodrimar şirketleri tarafından işletilmektedir. Yaklaşık yatırım tutarının 100 milyon Real (yaklaşık 26 milyon USD) olması beklenmektedir.

İhale bildirimlerinin 2019 yıl sonuna kadar açıklanması beklenmektedir.

Bunun yanı sıra Codesp tarafından, ülkemizin odaklanmak istediği sektör, en fazla nakliyesi yapılacak ürün grupları gibi kriterlere göre farklı seçenekler belirlenebileceği ifade edilmiştir. Ayrıca, liman alanı içerisinde kiralanacak alanda açılacak bir lojistik merkezine alternatif olarak, Santos Limanı'nın dışında, ancak limana yakın bir alanda ülkemiz tarafından kurulacak bir "özel amaçlı şirket" ile de liman idaresi arasında işbirliği yapılabileceği ifade edilmiştir. Bu şirket ile limanın altyapısının paylaşılacağı, söz konusu seçeneğin finansal anlamda daha avantajlı olacağı belirtilmiş; ülkemiz ile lojistik alanında işbirliğine ve farklı alternatiflere açık oldukları kaydedilmiştir.

Öte yandan, Brezilya Gelir İdaresi Başkanlığı 27 Aralık 2018 tarih ve 1863 sayılı Yönergesi'ne⁵ göre, yabancı firmaların kentsel alanlarda mülk satın alabilmesi, Brezilya Maliye Bakanlığı'na kayıt olmaları ve Brezilyalı bir yasal temsilcilerinin olması kaydıyla mümkündür.

Bunun yanı sıra, 15 Eylül 1946 tarih ve 9.760 sayılı Kanun'a⁶ göre, deniz kıyısına 100 metre uzaklıktaki arazi ve mülkler, Brezilya devletine ait olup, yalnızca Devlet Başkanı onayı ile satılması mümkündür.

Bilgilerine arz ederim.

³ http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm

⁴ http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm

⁵ <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?visao=anotado&idAto=97729>

⁶ http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/Del9760.htm